Deutscher Bundestag
9. Wahlperiode

Drucksache 9/1371

17. 02. 82

Sachgebiet 96

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 28. Januar 1977 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Italienischen Republik über den Luftverkehr

A. Zielsetzung

Der internationale Luftverkehr der Deutschen Lufthansa ist grundsätzlich nur möglich, wenn die ausländischen Staaten, die angeflogen werden sollen, der Bundesrepublik Deutschland in einem zweiseitigen Luftverkehrsabkommen die entsprechenden Verkehrsrechte gewähren.

B. Lösung

Die Italienische Republik und die Bundesrepublik Deutschland gewähren sich gegenseitig das Recht des Überfluges (1. Freiheit), das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken (2. Freiheit), das Recht, Fluggäste, Post und Fracht gewerblich im internationalen Fluglinienverkehr abzusetzen (3. Freiheit) und aufzunehmen (4. Freiheit), wobei die Beförderung auch von und nach Punkten vorgenommen werden kann, die nicht im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei liegen (5. Freiheit). Kabotagerechte sind ausgeschlossen.

C. Alternativen

Vertragsloser Zustand mit nichtgesicherten Verkehrsrechten.

D. Kosten

Es entstehen keine Kosten.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
14 (34) – 971 05 – Lu 56/82

Bonn, den 17. Februar 1982

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 28. Januar 1977 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Italienischen Republik über den Luftverkehr mit Begründung und Vorblatt.

Der Wortlaut des Abkommens in deutscher und italienischer Sprache und die Denkschrift hierzu sind beigefügt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 508. Sitzung am 12. Februar 1982 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Schmidt

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 28. Januar 1977 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Italienischen Republik über den Luftverkehr

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Rom am 28. Januar 1977 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Italienischen Republik über den Luftverkehr wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel XVI in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Auf das Abkommen findet Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 105 Abs. 3 in Verbindung mit Artikel 106 Abs. 2 Nr. 5 und Abs. 3 des Grundgesetzes erforderlich, da die in Artikel IV des Abkommens vorgesehenen Vergünstigungen auch die Umsatzsteuer und die Biersteuer berühren.

Zu Artikel 2

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Abkommen nach seinem Artikel XVI in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit Kostsen belastet.

Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Italienischen Republik über den Luftverkehr

Accordo sul traffico aereo tra la Repubblica Italiana e la Repubblica Federale di Germania

Die Bundesrepublik Deutschland

und

die Italienische Republik –

im folgenden als „Vertragsparteien" bezeichnet, die das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt ratifiziert haben und ein Abkommen zu dem Zweck abzuschließen wünschen, den Fluglinienverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu regeln –

haben folgendes vereinbart:

Artikel I

Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit sich aus dem Zusammenhang nichts anderes ergibt,

a) „Übereinkommen": das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt einschließlich aller nach dessen Artikel 90 angenommenen Anhänge, aller Änderungen der Anhänge oder des Abkommens im Sinne der Artikel 90 und 94, soweit sie zwischen den Vertragsparteien in Kraft sind;

b) „Luftfahrtbehörden": in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland den Bundesminister für Verkehr und in bezug auf die Italienische Republik das Ministerium für Verkehr, Generaldirektion Zivilluftfahrt, oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der von diesen Behörden wahrgenommenen Aufgaben ermächtigt ist;

c) „bezeichnetes Unternehmen": ein Luftfahrtunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel III dieses Abkommens durch schriftliche Mitteilung für den Betrieb des Fluglinienverkehrs auf den in dieser Mitteilung aufgeführten Linien bezeichnet hat;

d) die Begriffe „Hoheitsgebiet", „Fluglinienverkehr", „Internationaler Fluglinienverkehr" und „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken" haben die in den Artikeln 2 und 96 des Übereinkommens festgelegte Bedeutung.

Artikel II

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen aufgeführten Rechte zur Einrichtung eines Fluglinienverkehrs auf den im Fluglinienplan festgelegten Linien, der von den beiden Vertragsparteien durch Notenwechsel zu vereinbaren ist (im folgenden als „vereinbarter Fluglinienverkehr" und „festgelegte Linien" bezeichnet).

2. Vorbehaltlich der Beachtung der Bestimmungen dieses Abkommens genießt das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei folgende Rechte:

a) das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;

La Repubblica Italiana

e

la Repubblica Federale di Germania,

denominati d'ora innanzi «Parti Contraenti», avendo ratificato la Convenzione sull'Aviazione Civile Internazionale aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944 e desiderando concludere un Accordo al fine di disciplinare i servizi aerei tra i rispettivi territori e oltre,

hanno convenuto quanto segue:

Articolo I

Ai fini del presente Accordo, a meno che dal contesto non risulti altrimenti:

a) Il termine «La Convenzione» significa la Convenzione sull'Aviazione Civile Internazionale aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944 e comprende tutti gli Annessi adottati ai sensi dell'articolo 90 di detta Convenzione ed ogni emendamento degli Annessi o della Convenzione ai sensi degli articoli 90 e 94, nella misura in cui tali emendamenti siano in vigore per ambedue le Parti Contraenti;

b) il termine «Autorità Aeronautiche» significa, nel caso della Repubblica Italiana il Ministero dei Trasporti – Direzione Generale dell'Aviazione Civile e, nel caso della Repubblica Federale di Germania, il Ministero Federale dei Trasporti, oppure, in entrambi i casi, ogni altra persona od Ente autorizzati ad assolvere le funzioni esercitate delle suddette Autorità;

c) il termine «impresa designata» significa un'impresa che una Parte Contraente avrà designato, mediante notificazione scritta all'altra Parte Contraente, a norma dell'articolo III del presente Accordo, per l'esercizio di servizi aerei sulle rotte specificate in tale notificazione;

d) i termini «territorio», «servizio aereo», «servizio aereo internazionale» e «scalo per scopi non commerciali» hanno rispettivamente il significato ad essi attribuito negli articoli 2 e 96 della Convenzione.

Articolo II

1. Ciascuna Parte Contraente concede all'altra Parte Contraente i diritti specificati nel presente Accordo al fine di istituire servizi aerei sulle rotte specificate nella tabella delle rotte da concordarsi tra le due Parti Contraenti attraverso scambio di note (d'ora innanzi indicati rispettivamente come «servizi convenuti» e «rotte specificate»).

2. Subordinatamente all'osservanza delle disposizioni del presente Accordo, l'impresa designata da ciascuna Parte Contraente godrà dei seguenti diritti:

a) di sorvolare, senza farvi scalo, il territorio dell'altra Parte Contraente;

b) im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen;

c) beim Betrieb eines vereinbarten Fluglinienverkehrs auf einer festgelegten Linie im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei an den im Fluglinienplan aufgeführten Punkten zu landen, um Fluggäste, Post und Fracht, die aus dem Hoheitsgebiet der ersten Vertragspartei oder eines dritten Staates stammen oder für diese bestimmt sind, abzusetzen oder aufzunehmen.

3. Durch Absatz 2 dieses Artikels wird dem Unternehmen der einen Vertragspartei nicht das Recht verliehen, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Post und Fracht aufzunehmen, die für einen anderen Punkt im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei bestimmt sind.

b) di fare scali nel territorio dell'altra Parte Contraente per scopi non commerciali; e

c) nell'esercizio di un servizio convenuto su una rotta specificata di fare scali nel territorio dell'altra Parte Contraente nei punti specificati nella tabella delle rotte, allo scopo di sbarcare o imbarcare passeggeri, posta e merci provenienti da o destinati al territorio della prima Parte Contraente o di un terzo Paese.

3. Nessuna delle disposizioni del paragrafo 2. potrà essere intesa nel senso di conferire alla impresa di una Parte Contraente il diritto di imbarcare nel territorio dell'altra Parte Contraente, passeggeri, posta e merci destinati ad altro punto del territorio di quest'ultima Parte Contraente.

Artikel III

1. Jede Vertragspartei ist berechtigt, durch ihre Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei schriftlich ein Unternehmen für den Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs auf den festgelegten Linien zu bezeichnen.

2. Nach Eingang der Bezeichnung erteilt die Vertragspartei durch ihre Luftfahrtbehörden unter der Voraussetzung der Befolgung der Absätze 3 und 4 dieses Artikels dem bezeichneten Unternehmen unverzüglich die entsprechende Betriebserlaubnis.

3. Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei können von dem von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, die Gesetze und sonstigen Rechtsvorschriften zu erfüllen, die diese Behörden üblicherweise auf die Luftfahrtunternehmen und auf den Betrieb des internationalen gewerblichen Fluglinienverkehrs anwenden.

4. Jede Vertragspartei ist berechtigt, ein bezeichnetes Unternehmen abzulehnen oder die einem Unternehmen für die Ausübung der Rechte im Sinne des Artikels II Absatz 2 dieses Abkommens erteilte Erlaubnis auszusetzen oder zu widerrufen oder die Erlaubnis mit Auflagen zu versehen, die sie für die Ausübung dieser Rechte durch ein Unternehmen für erforderlich hält, wenn ihr nicht ausreichender Beweis erbracht wird, daß der wesentliche Teil des Eigentums an diesem Unternehmen und die tatsächliche Kontrolle über das Unternehmen der Vertragspartei, die es bezeichnet hat, oder deren Staatsangehörigen zustehen.

5. Das Unternehmen, welches in dieser Weise bezeichnet ist und eine Betriebserlaubnis erhalten hat, kann unter der Voraussetzung der Befolgung des Artikels VI jederzeit den vereinbarten Fluglinienverkehr aufnehmen.

6. Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, die Betriebserlaubnis auszusetzen, zu widerrufen oder mit von ihr für notwendig befundenen geeigneten Auflagen zu versehen, wenn das bezeichnete Unternehmen es nach Auffassung dieser Vertragspartei unterläßt, die Gesetze und sonstigen Rechtsvorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei zu befolgen oder den Fluglinenverkehr in einer der in diesem Abkommen vorgeschriebenen Bedingungen abweichenden Weise betreibt. Von diesem Recht wird jede Vertragspartei nur Gebrauch machen, wenn die in den Artikeln X und XI vorgesehenen Verfahren erfolglos durchgeführt worden sind, es sei denn, daß eine sofortige Einstellung des Betriebes oder sonstige geeignete Maßnahmen erforderlich sind, um weitere Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Rechtsvorschriften zu vermeiden.

Artikel IV

1. Die Luftfahrzeuge des von einer Vertragspartei bezeichneten Unternehmens, die in dem vereinbarten Fluglinienverkehr eingesetzt sind, werden zur Landung im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei unter Befreiung von Zöllen und

Articolo III

1. Ciascuna Parte Contraente ha il diritto di designare per iscritto – a mezzo delle proprie Autorità Aeronautiche – all'altra Parte Contraente una impresa per l'esercizio dei servizi convenuti sulle rotte specificate.

2. Ricevuta la designazione, la Parte Contraente deve – per mezzo delle proprie Autorità Aeronautiche e subordinatamente all'osservanza delle disposizioni dei paragrafi 3 e 4 di questo articolo – concedere senza indugio all'impresa designata la relativa autorizzazione d'esercizio.

3. Le Autorità Aeronautiche di una Parte Contraente possono richiedere all'impresa designata dall'altra Parte Contraente di fornire loro la dimostrazione soddisfacente che essa è in grado di osservare le condizioni prescritte dalle leggi e dai regolamenti che esse applicano di regola all'attività dei vettori aerei e all'esercizio dei servizi aerei internazionali commerciali.

4. Ciascuna Parte Contraente ha il diritto di rifiutare la designazione di un'impresa o di sospendere o revocare a un'impresa l'autorizzazione per l'esercizio dei diritti indicati al paragrafo 2 dell'Art. II del presente Accordo, o d'imporre le condizioni che essa ritenga necessarie all'esercizio da parte di un'impresa dei diritti anzidetti, nel caso in cui essa non abbia la prova soddisfacente che la proprietà sostanziale e l'effettivo controllo di tale impresa sono nelle mani della Parte Contraente che ha designato l'impresa o di suoi cittadini.

5. L'impresa così designata e autorizzata può cominciare a esercire i servizi convenuti in qualsiasi momento, subordinatamente all'osservanza delle disposizioni dell'Art. VI.

6. Ciascuna Parte Contraente si riserva il diritto di sospendere o revocare l'autorizzazione d'esercizio ovvero d'imporre quelle appropriate condizioni che riterrà necessarie nel caso che l'impresa designata venga meno, secondo il giudizio della Parte stessa, all'osservanza delle leggi e dei regolamenti della Parte Contraente concedente i diritti o comunque svolga l'esercizio in modo diverso dalle condizioni prescritte nel presente Accordo. Ciascuna Parte Contraente farà uso di questo diritto solo se siano già state esperite inutilmente le procedure previste agli Articoli X e XI, sempre che non si appalesi indispensabile, ad evitare ulteriori violazioni di legge o regolamenti, l'immediata sospensione dell'esercizio ovvero l'adozione di altre idonee misure.

Articolo IV

1. Gli aeromobili dell'impresa designata da una Parte Contraente, impiegati nei servizi convenuti, sono ammessi allo scalo nel territorio dell'altra Parte Contraente in esenzione dai dazi doganali e da ogni altro diritto e tassa gravanti sulle merci

sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben einschließlich der Untersuchungskosten zugelassen.

2. Treibstoffe, Schmieröle, Bordvorräte, Ersatzteile und übliche Ausrüstungsgegenstände, die in den Luftfahrzeugen des von einer Vertragspartei bezeichneten Unternehmens vorhanden sind, können unter Befreiung von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben einschließlich der Untersuchungskosten in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei verbracht werden. Diese Gegenstände dürfen nur mit Zustimmung der Zollbehörden der letztgenannten Vertragspartei ausgeladen werden.

3. Treibstoffe, Schmieröle, Bordvorräte, Ersatzteile und übliche Ausrüstungsgegenstände, die in das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei zum ausschließlichen Gebrauch durch die in dem vereinbarten Fluglinienverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge des von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmens eingeführt werden, sind von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben einschließlich der Untersuchungskosten befreit.

4. Treibstoffe und Schmieröle, welche die Luftfahrzeuge des von einer Vertragspartei bezeichneten Unternehmens im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei an Bord nehmen, bleiben frei von den in Absatz 1 bezeichneten Zöllen und sonstigen Abgaben und von etwaigen besonderen Verbrauchsabgaben (für die Italienische Republik: imposte di fabbricazione e di consumo). Dies gilt auch bezüglich des Teils, der für den Verbrauch während des Überfliegens des Hoheitsgebiets der anderen Vertragspartei bestimmt ist. Die gleiche Befreiung wird auch für die Ersatzteile, die Bordvorräte und die üblichen Bordausrüstungen in den Grenzen und unter den Bedingungen gewährt, wie sie von den zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei festgesetzt werden, soweit diese Gegenstände unmittelbar ausgeführt werden.

5. Die Gegenstände, für welche die in den vorstehenden Absätzen genannten Erleichterungen gewährt werden, dürfen nur für Zwecke des Luftverkehrs verwendet werden und müssen, wenn ihre Verwendung unterbleibt, wieder ausgeführt werden, sofern nicht nach den im Hoheitsgebiet der betreffenden Vertragspartei in Kraft befindlichen Bestimmungen ihre Übertragung auf ein anderes Luftfahrtunternehmen oder ihre Einfuhr gestattet wird. Sie bleiben bis zu ihrer Verwendung und Bestimmung unter Zollüberwachung.

6. Die in diesem Artikel vorgesehenen Befreiungen können von der Einhaltung bestimmter Förmlichkeiten abhängig gemacht werden, die im Hoheitsgebiet der Vertragspartei, welche die Befreiungen gewähren soll, üblicherweise in Kraft sind; die Befreiungen gelten nicht für die als Entgelt für Dienstleistungen empfangenen Gebühren.

7. Soweit für die in den Absätzen 1 bis 4 dieses Artikels genannten Gegenstände Zölle und sonstige Abgaben nicht erhoben werden, unterliegen diese Gegenstände nicht den sonst für sie geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten und -beschränkungen.

Artikel V

1. Den bezeichneten Unternehmen beider Vertragsparteien wird in gleicher und billiger Weise Gelegenheit gegeben, den vereinbarten Fluglinienverkehr auf den festgelegten Linien zwischen den jeweiligen Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu betreiben.

2. Bei dem Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs nimmt das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei auf die Interessen des von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmens gebührend Rücksicht, damit der auf den festgelegten Linien oder Teilen dieser Linien von diesem Unternehmen betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

all'importazione, all'esportazione e al transito ivi comprese le spese di ispezione.

2. I carburanti, gli oli lubrificanti, le provviste di bordo, le parti di ricambio e le dotazioni normali di bordo, esistenti sugli aeromobili dell'impresa designata da una Parte Contraente, sono ammessi nel territorio dell'altra Parte Contraente in esenzione dai dazi doganali e da ogni altro diritto e tassa gravanti sulle merci all'importazione, all'esportazione e al transito ivi comprese le spese di ispezione. Detti materiali non possono essere sbarcati senza il consenso delle Autorità doganali di detta ultima Parte Contraente.

3. I carburanti, gli oli lubrificanti, le provviste di bordo, le parti di ricambio e le dotazioni normali di bordo introdotti nel territorio di una Parte Contraente per l'uso esclusivo degli aeromobili dell'impresa designata dall'altra Parte Contraente, impiegati nell'esercizio dei servizi convenuti, sono esenti dai dazi doganali e da ogni altro diritto e tassa gravanti sulle merci all'importazione, all'esportazione e al transito ivi comprese le spese di ispezione.

4. I carburanti e gli oli lubrificanti che gli aeromobili dell'impresa designata da una Parte Contraente prendono a bordo nel territorio dell'altra Parte Contraente, rimangono esenti dai dazi doganali e da ogni altro diritto e tassa di cui al paragrafo 1 del presente articolo come pure da ogni altra specifica imposta di fabbricazione o di consumo (per la Repubblica Federale di Germania: besondere Verbrauchsabgaben). Ciò vale anche per la parte destinata ad essere consumata nel corso dei voli al di sopra del detto territorio. Uguale esenzione è accordata alle parti di ricambio, alle provviste di bordo ed alle dotazioni normali di bordo, nei limiti e condizioni stabiliti dalle competenti Autorità dell'altra Parte Contraente purchè gli stessi vengano direttamente esportati.

5. I materiali che beneficiano delle agevolazioni indicate nei paragrafi precedenti non possono essere utilizzati per usi diversi dai servizi di volo e debbono essere riesportati in caso di mancato impiego, a meno che non ne sia permessa la cessione ad altra impresa aerea ovvero l'importazione secondo le prescrizioni in vigore nel territorio della Parte Contraente interessata. In attesa del loro uso e destinazione debbono rimanere sotto controllo doganale.

6. Le esenzioni previste dal presente articolo possono essere subordinate all'osservanza di determinate formalità, normalmente in vigore nel territorio della Parte Contraente che deve accordarle, e non vanno riferite ai diritti percepiti come corrispettivo di servizi resi.

7. Nella misura in cui non saranno percepiti i dazi doganali e gli altri diritti e tasse per i materiali menzionati ai paragrafi da 1 a 4 del presente articolo, tali materiali non saranno sottoposti a quelle proibizioni e restrizioni economiche all'importazione, all'esportazione e al transito che dovrebbero altrimenti essere loro applicate.

Articolo V

1. Le imprese designate dalle due Parti Contraenti godranno di pari ed eque possibilità nell'esercizio dei servizi convenuti sulle rotte specificate tra i rispettivi territori ed oltre.

2. Nell'esercizio dei servizi convenuti, l'impresa designata da ciascuna Parte Contraente terrà in debita considerazione gli interessi dell'impresa designata dall'altra Parte Contraente in modo da non interferire indebitamente sui servizi che quest'ultima esercisce sulle rotte specificate o su settori di esse.

Artikel VI

1. Der von den bezeichneten Unternehmen beider Vertragsparteien betriebene Fluglinienverkehr muß in einem angemessenen Verhältnis zur Verkehrsnachfrage der Öffentlichkeit auf den festgelegten Linien stehen; er dient vor allem dazu, ein angemessenes Beförderungsangebot bereitzustellen, das die gegenwärtige und unter gewöhnlichen Umständen vorhersehbare Nachfrage bei der Beförderung von Fluggästen, Post und Fracht zwischen dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, welche das Unternehmen bezeichnet hat, und dem Hoheitsgebiet der Bestimmungsstaaten befriedigt.

2. Die Beförderung von Fluggästen, Post und Fracht, die an Punkten aufgenommen oder abgesetzt werden, welche im Hoheitsgebiet dritter Staaten auf den festgelegten Linien liegen, erfolgt unter Berücksichtigung des allgemeinen Grundsatzes, daß das Beförderungsangebot angepaßt sein soll

a) an die Erfordernisse des Verkehrs zwischen den Abgangsstaaten und den Bestimmungsstaaten;

b) an die Erfordernisse des Fernverkehrs;

c) an die Verkehrserfordernisse des Gebiets, das das Unternehmen beim Betrieb seines Fluglinienverkehrs überfliegt.

3. Vor der Aufnahme des vereinbarten Fluglinienverkehrs und bei späteren Änderungen des Beförderungsangebots einigen sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien über die Anwendung der in den vorstehenden Absätzen dieses Artikels genannten Grundsätze über den Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen.

4. Die Flugpläne einschließlich der Flugstrecken, der Art der Dienste und der vorgesehenen Flugzeugmuster sind den Luftfahrtbehörden mindestens sechzig Tage vor ihrem Inkrafttreten zur Genehmigung vorzulegen.

5. Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei übermittelt der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen des bezeichneten Unternehmens, die billigerweise angefordert werden können, um das auf den im Fluglinienplan festgelegten Linien von dem bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen.

Artikel VII

1. Die auf den vereinbarten Fluglinienverkehr anzuwendenden Tarife werden in angemessener Höhe unter gebührender Berücksichtigung aller wichtigen einschlägigen Faktoren wie der Betriebskosten, eines angemessenen Gewinns, der besonderen Merkmale des betreffenden Flugliniendienstes und, sofern dies für zweckdienlich gehalten wird, des Tarifs anderer Unternehmen auf Teilen der festgelegten Fluglinie festgesetzt. Für die Festsetzung der Tarife sind die folgenden Bestimmungen dieses Artikels maßgebend.

2. Die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Tarife werden, wenn möglich, für jede festgelegte Fluglinie zwischen den bezeichneten Unternehmen vereinbart (sofern es für zweckdienlich gehalten wird, unter Konsultation anderer Unternehmen, die auf der gesamten Fluglinie oder einem Teil dieser Linie Fluglinienverkehr betreiben). Diese Vereinbarung wird nach dem vom Internationalen Luftverkehrsverband (IATA) angewendeten Tariffestsetzungsverfahren getroffen.

3. Die auf diese Weise vereinbarten Tarife werden den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien mindestens dreißig Tage vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt. Dieser Zeitraum kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden damit einverstanden sind.

4. Kommt eine Vereinbarung zwischen den bezeichneten Unternehmen über die Tarife nicht zustande, so versuchen die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien selbst, sie im gegenseitigen Einvernehmen festzusetzen.

Articolo VI

1. I servizi convenuti eserciti dalle imprese designate dalle due Parti Contraenti dovranno essere ragionevolmente correlati alle esigenze del pubblico per il trasporto aereo sulle rotte specificate; il loro scopo principale sarà di offrire una capacità adeguata a soddisfare le esigenze attuali e ragionevolmente prevedibili per il trasporto di passeggeri, posta e merci tra il territorio della Parte Contraente che ha designato l'impresa ed il territorio dei Paesi di destinazione.

2. Il trasporto dei passeggeri, della posta e delle merci imbarcati o sbarcati negli scali situati nel territorio di terzi Stati lungo le rotte specificate verrà assicurato tenendo presente il principio generale che la capacità deve essere correlata:

a) alle esigenze del traffico tra i Paesi di origine ed i Paesi di destinazione;

b) alle esigenze dei servizi a lungo percorso;

c) alle esigenze del traffico della zona attraverso la quale l'impresa esercisce il proprio servizio.

3. Prima dell'inizio dei servizi convenuti e per le successive variazioni di capacità le Autorità Aeronautiche delle Parti Contraenti si accorderanno sulla applicazione dei principi di cui ai paragrafi precedenti del presente Articolo per l'esercizio dei servizi convenuti da parte delle imprese designate.

4. Gli orari dei servizi, comprendenti anche gli itinerari, il tipo dei servizi e il tipo di aeromobili previsti, dovranno essere sottoposti all'approvazione delle Autorità Aeronautiche almeno 60 (sessanta) giorni prima della loro entrata in vigore.

5. Le Autorità Aeronautiche di ciascuna delle due Parti Contraenti forniranno, a richiesta, alle Autorità Aeronautiche dell'altra Parte Contraente, ogni dato statistico, periodico od altro, relativo all'impresa designata che possa essere ragionevolmente richiesto per controllare la capacità di trasporto offerta dall'impresa designata della prima Parte Contraente sui servizi fissati nella tabella delle rotte.

Articolo VII

1. Le tariffe da applicarsi sui servizi convenuti debbono essere stabilite in misura ragionevole, prendendo in debita considerazione tutti i principali fattori ad esse connessi, fra cui il costo di esercizio, un ragionevole profitto, le caratteristiche del servizio e, ove ritenuto opportuno, le tariffe applicate da altre imprese su qualsiasi parte della rotta specificata. Tali tariffe devono essere determinate in conformità delle seguenti disposizioni del presente Articolo.

2. Le tariffe di cui al paragrafo 1 del presente articolo devono essere concordate, se possibile, per ognuna delle rotte specificate, tra le imprese designate (ove ritenuto opportuno, in consultazione con altre imprese operanti sull'intera rotta o su una parte di essa). Tale accordo deve essere raggiunto attraverso i sistemi adottati in materia di tariffe della Associazione per il Trasporto Aereo Internazionale (IATA).

3. Tutte le tariffe così concordate devono essere sottoposte per la approvazione alle Autorità Aeronautiche di entrambe le Parti Contraenti almeno 30 giorni prima della data proposta per la loro entrata in vigore. Tale termine può essere ridotto in casi speciali, se le Autorità Aeronautiche concordano in questo senso.

4. In caso di disaccordo tra le imprese designate per quanto riguarda le tariffe, le Autorità Aeronautiche delle Parti Contraenti cercheranno esse stesse di determinarle di comune accordo.

5. Können sich die Luftfahrtbehörden nicht über die Genehmigung eines ihnen nach Absatz 3 dieses Artikels vorgelegten Tarifs oder über die Festsetzung eines Tarifs nach Absatz 4 einigen, so wird die Meinungsverschiedenheit nach Maßgabe der Artikel XI und XII dieses Abkommens beigelegt.

6. a) Ein Tarif kann nicht in Kraft treten, wenn die Luftfahrtbehörde der einen oder der anderen Vertragspartei ihn nicht befürwortet, es sei denn, daß der Fall des Artikels XII dieses Abkommens eintritt.

b) Die nach diesem Artikel festgesetzten Tarife bleiben in Kraft, bis neue Tarife nach Maßgabe dieses Artikels festgesetzt werden.

Artikel VIII

Jede Vertragspartei gewährt dem von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen das Recht, die durch die Beförderung im Luftverkehr im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erzielten Einkünfte frei und ohne Beschränkung in den Währungen der beiden Vertragsparteien zum amtlichen Wechselkurs nach ihren jeweiligen Hauptgeschäftsniederlassungen zu transferieren.

Artikel IX

Jedes bezeichnete Unternehmen kann im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei sein eigenes kaufmännisches, Verwaltungs- und technisches Personal unterhalten, das zur Durchführung des vereinbarten Fluglinienverkehrs erforderlich ist.

Artikel X

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien findet nach Bedarf ein Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit in allen die Anwendung und Auslegung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten herbeizuführen.

Artikel XI

Zur Erörterung etwaiger Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans kann jede Vertragspartei jederzeit eine Konsultation beantragen. Das gleiche gilt für die Erörterung der Auslegung und Anwendung dieses Abkommens, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Artikel X keinen Erfolg gehabt hat. Die Konsultation beginnt innerhalb einer Frist von sechzig Tagen nach Eingang des Antrags.

Artikel XII

1. Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder die Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel XI beigelegt werden kann, wird sie auf Verlangen einer Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet.

2. Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Obmann einigen, der von den Regierungen der Vertragsparteien benannt wird. Die Mitglieder werden innerhalb von sechzig Tagen, der Obmann innerhalb von neunzig Tagen benannt, nachdem eine Vertragspartei der anderen mitgeteilt hat, daß sie die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

3. Werden die in Absatz 2 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit einer der beiden Vertragsparteien oder ist er aus

5. Qualora le Autorità Aeronautiche non concordino nell'approvazione di una qualsiasi tariffa sottoposta ad esse, secondo quanto è previsto nel paragrafo 3 del presente articolo, o sulla determinazione di una qualsiasi tariffa, secondo quanto è previsto nel paragrafo 4, la controversia deve essere regolata in conformità delle disposizioni degli art. XI e XII del presente Accordo.

6. a) Nessuna tariffa può entrare in vigore se l'Autorità Aeronautica dell'una o dell'altra Parte Contraente non la ritenga di proprio gradimento, a meno che non ricorra il caso previsto dalle disposizioni dell'art. XII del presente accordo.

b) Quando siano state stabilite in conformità delle disposizioni del presente articolo, le tariffe debbono rimanere in vigore fino a quando nuove tariffe non siano state determinate in conformità con le disposizioni del presente articolo.

Articolo VIII

Ognuna delle Parti Contraenti concede alla impresa designata dall'altra Parte Contraente il diritto di trasferire liberamente, senza alcuna limitazione, nelle valute delle due Parti Contraenti ai relativi uffici principali, al tasso ufficiale di cambio, i redditi realizzati nel territorio dell'altra Parte Contraente nell'esercizio dei trasporti aerei.

Articolo IX

Ciascuna impresa designata può mantenere nel territorio dell'altra Parte Contraente proprio personale commerciale, amministrativo e tecnico, necessario all'espletamento del traffico aereo di linea convenuto.

Articolo X

Le Autorità Aeronautiche delle Parti Contraenti si metteranno in contatto, ove necessario, per assicurare una stretta collaborazione in ordine alle questioni riguardanti l'applicazione e l'interpretazione delle disposizioni contenute nel presente Accordo.

Articolo XI

Consultazioni tendenti all'eventuale modifica del presente Accordo o della tabella delle rotte potranno essere richieste in ogni momento da ciascuna Parte Contraente. Lo stesso vale per le questioni relative all'interpretazione e all'applicazione di questo Accordo, sempre che, a giudizio di una delle Parti Contraenti, la procedura a tale fine prevista dall'articolo X non abbia dato un risultato positivo. Le predette consultazioni cominceranno entro il termine di 60 (sessanta) giorni, a partire dalla ricezione della domanda.

Articolo XII

1. Nella misura in cui una controversia sulla interpretazione o l'applicazione del presente Accordo non possa essere risolta in base all'Articolo XI, essa sarà, a richiesta di una Parte Contraente, sottoposta ad un tribunale arbitrale.

2. Il tribunale arbitrale sarà costituito di volta in volta in modo che ciascuna Parte Contraente designi un arbitro e che i due arbitri si accordino sulla scelta di un presidente cittadino di uno stato terzo che sarà nominato dai Governi delle due Parti Contraenti. Gli arbitri dovranno essere designati nei 60 (sessanta) giorni, e il presidente nei 90 (novanta) giorni dopo che l'una delle Parti Contraenti avrà fatto conoscere all'altra Parte Contraente la sua intenzione di sottoporre la divergenza ad un tribunale arbitrale.

3. Qualora i termini previsti nel paragrafo 2 non venissero osservati, ciascuna Parte Contraente potrà, in mancanza di diversa intesa, pregare il Presidente del Consiglio dell'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale (O.A.C.I.) di procedere alle designazioni necessarie. Qualora il Presidente abbia la nazionalità di una delle due Parti Contraenti o qualora il me-

einem anderen Grunde verhindert, so soll der Vizepräsident, der ihn vertritt, die Ernennungen vornehmen.

4. Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind für die Vertragsparteien bindend. Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Mitglieds sowie ihrer Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht. Die Kosten des Obmanns sowie die sonstigen Kosten werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

5. Wenn und solange eine Vertragspartei oder das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei sich nicht an die nach den vorstehenden Absätzen dieses Artikels getroffene Entscheidung hält, kann die andere Vertragspartei die Rechte und Vorrechte, die sie der zuwiderhandelnden ersten Vertragspartei oder den von dieser bezeichneten Unternehmen auf Grund dieses Abkommens gewährt, beschränken, zeitweilig aufheben oder widerrufen.

Artikel XIII

Wird ein allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen geschlossen, dem beide Vertragsparteien beitreten, so wird dieses Abkommen in der Weise geändert, daß es einem solchen Übereinkommen angepaßt wird.

Artikel XIV

1. Jede Vertragspartei kann dieses Abkommen jederzeit kündigen.

2. Eine entsprechende Mitteilung über die Kündigung wird gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) gemacht.

3. Im Falle der Kündigung tritt dieses Abkommen zwölf Monate nach dem Tag außer Kraft, an dem sie bei der anderen Vertragspartei eingegangen ist, es sei denn, daß die Kündigung vor Ablauf der Frist im gegenseitigen Einvernehmen zurückgezogen wird.

4. Bestätigt die andere Vertragspartei den Empfang der Kündigung nicht, so gilt die Kündigung fünfzehn Tage nach Empfang der entsprechenden Mitteilung durch die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) als eingegangen.

Artikel XV

Dieses Abkommen und alle seine Änderungen werden beim Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) registriert.

Artikel XVI

Dieses Abkommen tritt fünfzehn Tage nach dem Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

Geschehen zu Rom am 28. Januar 1977 in zwei Urschriften, jede in deutscher und italienischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

desimo sia impedito da altre ragioni, il Vice-Presidente, che lo sostituisce, procederà alle designazioni necessarie.

4. Il tribunale arbitrale decide a maggioranza di voti. Le sue decisioni saranno impegnative per le due Parti Contraenti. Ciascuna Parte Contraente avrà a suo carico le spese relative al proprio arbitro come pure quelle relative alla sua partecipazione nella procedura davanti al tribunale arbitrale. Le spese relative al Presidente, come pure le altre spese, saranno a carico delle Parti Contraenti in uguale misura. Per il resto, il tribunale arbitrale stabilità la sua procedura.

5. Se e sino a quando ciascuna Parte Contraente o l'impresa designata di ciascuna Parte Contraente non si attenga alla decisione presa ai sensi dei paragrafi precedenti del presente Articolo, l'altra Parte Contraente può limitare, sospendere o revocare ogni diritto o privilegio che essa abbia concesso in base al presente Accordo alla Parte Contraente che si trovi in difetto o all'impresa designata di quella Parte Contraente.

Articolo XIII

Qualora venga conclusa una convenzione generale multilaterale sui trasporti aerei a cui ambedue le Parti Contraenti aderiscano il presente Accordo verrà modificato onde renderlo conforme alle disposizioni di tale convenzione.

Articolo XIV

1. Ciascuna Parte Contraente può denunciare il presente Accordo in qualsiasi momento.

2. La comunicazione per la denuncia dell'Accordo sarà inviata simultaneamente all'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale (OACI).

3. Nel caso di denuncia, il presente Accordo avrà termine dodici mesi dopo la data nella quale sia stata ricevuta comunicazione relativa dall'altra Parte Contraente, a meno che la comunicazione venga ritirata di comune accordo prima della scadenza di tale periodo.

4. In mancanza di accusa di ricezione dell'altra Parte Contraente, la comunicazione di denuncia si riterrà ricevuta quindici giorni dopo la sua ricezione da parte dell'Organizzazione per l'Aviazione Civile Internazionale (OACI).

Articolo XV

Il presente Accordo ed ogni emendamento allo stesso verrà registrato presso il Consiglio dell'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale (OACI).

Articolo XVI

Il presente Accordo entrerà in vigore il quindicesimo giorno successivo a quello dello scambio degli strumenti di ratifica.

Fatto a Roma il 28 gennaio 1977 in due originali, ognuno in lingua tedesca e in lingua italiana, entrambi i testi facenti egualmente fede.

Für die Bundesrepublik Deutschland
Per la Repubblica Federale di Germania
Dr. Meyer-Lindenberg

Für die Italienische Republik
Per la Repubblica Italiana
Mario Mondello

Denkschrift zum Abkommen

I. Allgemeines

Schwerpunkt des deutschen Luftverkehrs ist der Internationale Fluglinienverkehr. Er kann nur betrieben werden, wenn die ausländischen Staaten, die überflogen oder angeflogen werden sollen, den deutschen Luftfahrtunternehmen entsprechende Verkehrsrechte gewähren. Nach allgemeinen internationalen Gepflogenheiten werden diese Rechte grundsätzlich in zweiseitigen Luftverkehrsabkommen eingeräumt.

Das deutsch-italienische Luftverkehrsabkommen ist das 69. Luftverkehrsabkommen, das den gesetzgebenden Körperschaften nach Wiederherstellung der Lufthoheit zur Zustimmung vorgelegt wird. Es wurde nach abschließenden Delegationsverhandlungen, die in der Zeit vom 8. bis 10. September 1971 in Bonn stattfanden, am 28. Januar 1977 in Rom unterzeichnet.

Die eingeräumten Verkehrsrechte sind in einem Fluglinienplan festgelegt, der am Tage der Unterzeichnung des Abkommens durch Notenaustausch (siehe Artikel II Abs. 1 des Abkommens) vereinbart wurde. Diese Form der Vereinbarung wurde gewählt, um die Fluglinienrechte den Verkehrsanforderungen jeweils leichter anpassen zu können.

II. Besonderes

Das Abkommen entspricht seinem Inhalt nach weitgehend dem deutschen Musterentwurf für zweiseitige Luftverkehrsabkommen.

Artikel I erläutert die Bedeutung der im Abkommen verwendeten Begriffe.

Artikel II behandelt den Fluglinienplan und legt die Rechte fest, welche sich die Vertragsparteien zur Durchführung des Fluglinienverkehrs durch die nationalen Unternehmen gegenseitig einräumen. Gewährt werden das Recht des Überflugs (1. Freiheit), das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken (2. Freiheit), das Recht, Fluggäste, Post und Fracht abzusetzen (3. Freiheit) und aufzunehmen (4. Freiheit), wobei die Beförderung auch von und nach Punkten vorgenommen werden kann, die nicht im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei liegen (5. Freiheit). Alle Rechte werden nur zur Durchführung des internationalen Luftverkehrs eingeräumt. Daraus ergibt sich, daß Kabotagerechte, das heißt Rechte zur entgeltlichen Beförderung von Personen, Post oder Fracht innerhalb des Hoheitsgebietes einer Vertragspartei nicht beansprucht werden können.

Artikel III legt das Verfahren für die Erteilung und den Widerruf der Betriebsgenehmigung zur Durchführung des Linienverkehrs fest.

Artikel IV bestimmt, daß Luftfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände, Ersatzteile und Luftfahrtbetriebsstoffe sowie Bordvorräte, die bei der Durchführung des Fluglinienverkehrs in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingeführt werden, frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben bleiben.

Die übliche Bordausrüstung sowie Materialien und Vorräte, die an Bord eines Luftfahrzeuges verbleiben, unterliegen nicht den sonst für sie geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten und -beschränkungen.

Artikel V und VI gewährleisten in jeder Beziehung die volle Gleichberechtigung der beiderseitigen Luftfahrtunternehmen und legen die Grundsätze und das Verfahren fest, nach denen die Art, die Häufigkeit und die Kapazität der beiderseitigen Flugliniendienste vereinbart werden. Außerdem ist für die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien der Austausch statistischer Unterlagen zur Nachprüfung des Beförderungsangebotes vorgesehen.

Artikel VII enthält die Grundsätze und das Verfahren für die auf den vereinbarten Linien anzuwendenden Tarife.

Artikel VIII regelt den Transfer der Einnahmen.

Artikel IX trifft Bestimmung über die Unterhaltung und Beschäftigung eigenen Personals.

Artikel X bis XVI befassen sich mit dem Meinungsaustausch, den Konsultationen, der Beilegung von Streitigkeiten und der Anpassung dieses Abkommens an mehrseitige Übereinkommen, die etwa für beide Vertragsparteien verbindlich werden. Entsprechende Regelungen sind in den Luftverkehrsabkommen üblich und zum Ausgleich möglicher Meinungsverschiedenheiten zweckmäßig. Sie enthalten darüber hinaus die international üblichen Kündigungs-, Registrierungs- und Schlußbestimmungen.

III. Geltungsbereich

Im Hinblick auf Artikel 5 des Zwölften Teils des Überleitungsvertrages auf Abschnitt III Buchstabe b der „Erklärung über Berlin" der Alliierten Kommandantura Berlin vom 5. Mai 1955 – BKC/L (55) 3 – konnte das Land Berlin nicht in das Abkommen einbezogen werden. Eine Erstreckung des Abkommens und des Gesetzes auf Berlin muß der künftigen politischen Entwicklung vorbehalten bleiben.

Druck: Bundesdruckerei, Bonn (222323 2. 82)
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0172-6838